

*Spørgsmål 14:*

Foreligger der materiale, der indeholder oplysning om selens negative virkning?

*Svar:*

Spørgsmålet om personbeskadigelse forårsaget af sikkerhedssele i sig selv er bl. a. omtalt i en i U.S.A. i 1962 foretaget undersøgelse (Garett og Brannstein). Undersøgelsen omfattede 3.325 personer, der alle havde benyttet sikkerhedssele af hoftetypen.

150 personer havde pådraget sig skader, som kunne henføres til selen. De fleste af disse skader kunne karakteriseres som ubetydelige, medens 26 tilfælde kunne karakteriseres som alvorligere. De hyppigst forekomne skader af de alvorligere var brud på rygsojlen som følge af pludselig og kraftig foroverbøjning over selen. Undertiden forekom også alvorligere tilfælde af beskadigelse af underlivsorganer som følge af direkte seletryk.

En undersøgelse over trafikulykker i Oslo-området (1968) viser, at også anvendelse af sikkerhedssele af diagonaltypen kan medføre skader, hyppigst som brud eller tryk af ribben eller brystben. Endvidere kan personen, såfremt selen er for slap, pådrage sig alvorlige skader på halsen, idet personen i ulykkesøjeblikket glider fremad med underkroppen.

I denne undersøgelse var 56 personer kommet til skade trods anvendelse af diagonalsele, og heraf kunne tre tilfælde henføres til sikkerhedssele. To af disse havde brækket ribben, medens den tredje havde fået kraftige blå mærker.

I Sverige har man ved den såkaldte „Volvo-undersøgelse“ (1967 og 1973) undersøgt virkningerne af anvendelse af 3-punkts-selen. Undersøgelsen omfattede 28.000 personer.

Af 6.870 autobilførere havde 34 pådraget sig skader, der kunne henføres til selen, og af 2.699 forsædepassagerer havde 25 pådraget sig skader, der ligeledes kunne henføres til brug af 3-punkts-sele.

Størstedelen af skaderne var et eller flere trykkede ribben, undertiden som følge af, at selen var for slap, således at føreren, trods selen, ved uheldet ramte vognens rat. Andre skader var blå mærker på bryst og skuldre og ømhed over hofterne.

De i „Volvo-undersøgelsen“ refererede

skader som følge af anvendelse af sikkerhedssele var alle opstået ved ulykker med meget høje hastigheder, og andre personer impliceret i samme ulykker uden at anvende sikkerhedssele blev i alle tilfælde meget alvorligt kvæstede eller dræbt.

I februar 1975 har det hollandske „Crash and Postcrash Department, Institute for Road Safety Research“ ladet udarbejde en rapport, hvori foretages effektivitets-sammenligninger mellem forskellige sele-typer (hofte-, diagonal- og 3-punkts-sele).

I et appendix til denne rapport nævnes, at berøring med karrosseriet er muligt også for brugere af 3-punkts-selen, specielt i svære sammenstødtilfælde, og at kvæstelser som følge af brugen af selen kan opstå, og at sådanne skader kan forekomme som beskadigelse af nøgleben, brystben, ribben og mave, ikke mindst hvis selen er for slap. Men også med korrekt anspændt sele er der mulighed for, at dele af legemet kan blive beskadiget.

Det bemærkes, at i moderne vogne i Norden anses kun anvendelse af 3-punkts-selen for aktuel.

Der henvises i øvrigt til Nordisk Trafik-sikkerheds Råds rapport 2, hvor der på siderne 26, 29 og 31 omtales situationer, hvor selernes beskyttelsesevne er nedsat, og side 37 omtales skader forårsaget af sikkerhedssele.

Undersøgelser over, om personer i et sammenstød alene har undgået kvæstelser eller døden som følge af, at han ikke benyttede sikkerhedssele, foreligger ikke.

De hidtidige undersøgelser har været rettet mod tilskadekomne hospitalsindbragte personer, fra hvis kvæstelser man har skønnet, om disse kunne have været reduceret, eventuelt døden kunne have været undgået, såfremt sikkerhedssele havde været anvendt i ulykkesøjeblikket.

Undersøgelser over, om personer, impliceret i færdselsuheld, alene har undgået kvæstelser eller døden ved ikke at have benyttet sikkerhedssele i ulykkesøjeblikket, vil efter justitsministeriets opfattelse være meget vanskelige og tidkrævende, om overhovedet mulige at gennemføre.

Justitsministeriet er bekendt med, at det i ekstreme situationer kan være til ulempe at benytte sikkerhedssele, f. eks. i situationer, hvor ratstammen ved sammenstødet trykkes ind i kabinen. Det er dog ministe-